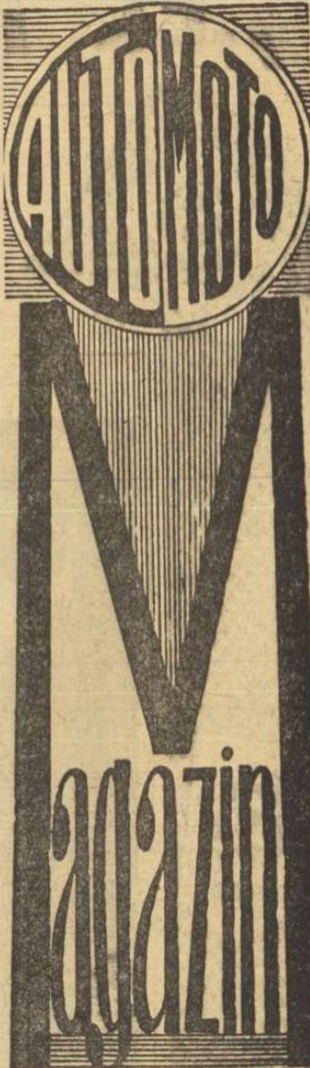


GIACOMO AGOSTINI
UN MERCKX AL MOTOCICLISMULUI

În lumea motociclismului, Giacomo Agostini este, în momentul de față, ceea ce Merckx reprezintă în marele regat al „micii regine". Asemenea rutierului belgian, Agostini a străbătut anul 1969 îmbogățindu-și panoplia sportivă cu un impresionant șirag de succese: 18 prezențe la startul Marilor premii disputate în diferite țări europene și soldate cu tot atîtea victorii.

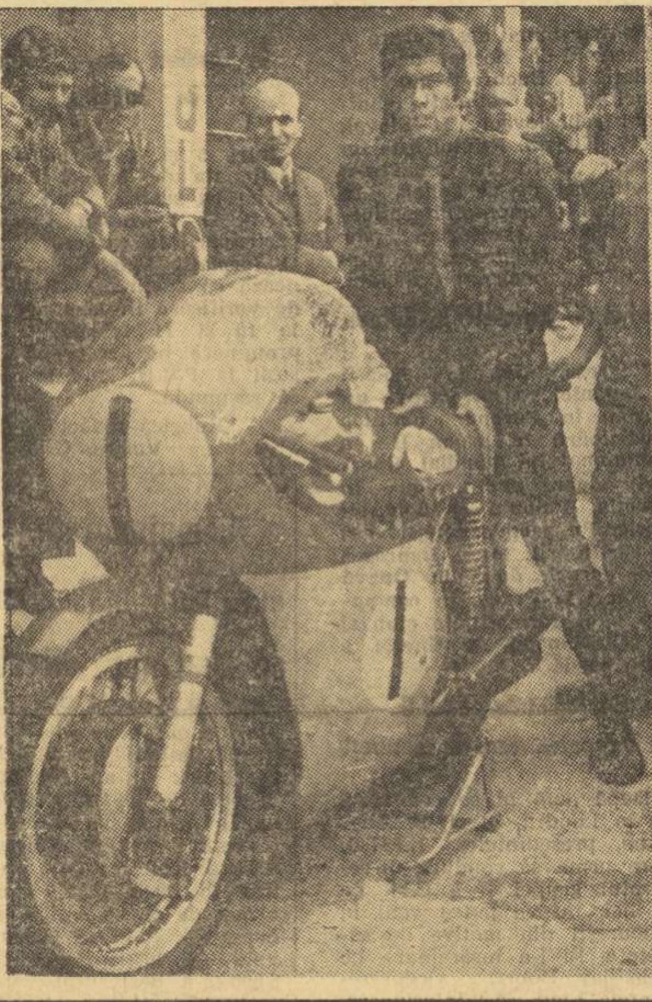
Aceste rezultate i-au adus două titluri mondiale, la clasa 350 cmc și la 500 cmc, întocmai ca în anul 1968. Dar ele i-au adus și titlul de sportivul nr. 1 al Italiei, la sfîrșitul anului trecut, într-un clasament întocmit de redacția cotidianului de specialitate „Corriere dello Sport". Este, fără îndoială, o alegere care îl onorează pe centaurul lombard, pentru că opțiunea redacției lui „Corriere" s-ar fi putut îndrepta spre un fotbalist de talia lui Rivera, spre un pugilist cu tenacitatea lui Benvenuti. A fost preferat Agostini și nu fără temei. Victoriile lui s-au răsfrînt generos asupra întregului sport peninsular și — să nu uităm — asupra industriei autohtone de motociclete.

Încă din 1965 — la 23 de ani — Agostini se impunea în fața unor motocicliști iluștri ca Hailwood și Redman, care pilotau mașini nu mai puțin ilustre (motocicletele produse de uzinele japoneze Honda). Și Agostini utiliza un „MV Agusta" pe care l-a condus, cutezător și inteligent, din victorie în victorie, cucerind primul său titlu mondial, în clasa 500 cmc. Reeditîndu-și succesul în anul următor, sportivul italian și-a cîștigat o poziție solidă în elita mondială a acestui sport pe care, acum, o domină cu autoritate.

Se pare, însă, că tocmai această poziție de campion fără rival a și început să-i displacă lui Agostini. El a mărturisit, cu franchețea care îl caracterizează, că i-ar place enorm să ia startul într-o întrecere automobilistică, alături de marii ași ai volanului. El a și făcut acest lucru, dar într-un simulacru de cursă, fiind ales să interpreteze rolul unui pilot faimos într-un film artistic italian „Formula 1".

A venit apoi iarna. Agostini a plecat în Alpi să facă schi și, între timp, și-a revizuit intențiile: va mai rămîne în lumea centaurilor motorizați pentru a se instala în fruntea clasamentului celor mai buni piloți ai tuturor timpurilor. Avînd 6 titluri mondiale la activ, el se află foarte aproape de șefii promoției (Mike Hailwood și Carletto Ubbiali) care au totalizat cîte 9 titluri. Cum Hailwood pare că nu se va mai întoarce la cursele pe două roate, tînărul Giacomo are toate șansele să-și vadă visul împlinit.

S. BONIFACIU





„STEAUA" — ASTRU
PE FIRMAMENTUL SPORTULUI NOSTRU CU MOTOR

● De la Ion Spiciu încoace ● O pleiadă de ași sub culorile clubului „Steaua" ● Un palmares impresionant ● Școala voinței și a curajului ● Georgiu Mormocea citește viitorul...

Cu mai bine de 20 de ani în urmă lua ființă la C.S.C.A., devenit apoi C.C.A., actualmente „STEAUA", secția de motociclism. A fost dorința Ministerului Forțelor Armate, a noului club sportiv și, în ultimă instanță, a... motociclismului. Fondatorul, cel ce a întreprins migăloasa muncă de organizare, a fost maestrul sportului **Ion Spiciu**, celebrul conducător al echipajului care a dominat — fără drept de apel — 10 ani cursele motocicletelor cu ataș. Sport cu pronunțat caracter utilitar, motociclismul și-a cucerit repede simpatii în noul club și în lumea sportului cu motor. Lîngă Ion Spiciu au venit nu mai puțin celebrii „soliști" **Nicolae (Puiu) Sădeanu**, **frații Niculici**, precum și o pleiadă de tinere talente, ce aveau să devină „stele" ale motociclismului românesc: **Constantin Udrescu, Gh. Ioniță, Gh. Voiculescu, Dumitru Dumitrache, Armand Munteanu, Georgiu Mormocea, Alex. Lăzărescu, Mircea Antonescu, Gheorghe Ion și Mihai Dănescu.**

De-atunci, secția de motociclism de la „STEAUA" a parcurs un lung drum, presărat cu nenumărate succese, a lansat și a retras de pe firmamentul sportului cu motor „stele" de diferite mărimi. S-au perindat — de-a lungul celor 22 de ani — 4 generații de sportivi care și-au predat ștafeta dîrzeniei, ambiției, dorinței de a obține victorii pentru clubul militar, pentru motociclismul românesc. S-a format, în miile de ședințe de pregătire, în încrîncenarea disputei pe plan național și internațional, o veritabilă școală care și-a pus vizibil, cu folos, amprenta pe sportul nostru cu motor. Acum, înaintea unui nou sezon, bogat în competiții interne și internaționale, deosebit de important pentru reafirmarea motociclismului românesc în arena internațională, o discuție despre pivotul activității de la noi, o rememorare a drumului parcurs spre vîrful piramidei pe care stă scris **„măiestrie sportivă"**, o inventariere — dacă vreți — a succeselor și perspectivelor secției de motociclism a clubului „STEAUA" cu maestrul sportului GEORGIU MORMOCEA, secretar general al F.R. Motociclism, unul dintre pionierii „STELEI", este mai mult decît oportună.

— Așadar, cum a fost începutul?

— Greu, ca orice început. Dar pe vremea aceea sportul avea un suport inestimabil: entuziasmul celor ce-l practicau, al susținătorilor lor, al spectatorilor. De aceea, poate, dificultățile inerente începutului au fost biruite mai ușor decît ne așteptam. Aveam, apoi, de păstrat, de îmbogățit, tradiția înaintașilor noștri, a celor ce au făurit începuturile istoriei sportului cu motor în țara noastră: **Teodor Porojan, Constantin Sădeanu, Marin Moraru, ing. Ștefan Șerbănescu, Jean Calcianu, Petre Cristea, Ionescu Cristea** ș.a. Singura ramură a motociclismului spre care ne-am îndreptat atenția la început a fost viteza pe circuit. În general, băieții noștri alergau pe motociclete vechi, unele personale, readuse la potențialul necesar concursurilor prin eforturile fiecăruia. Pentru că — trebuie să se știe — toți erau stăpîniți de dorința de a munci. Avînd în componență sportivi de reală valoare, secția a debutat în activitatea internă cu succese de prestigiu: Ion Spiciu-C. Udrescu, campioni naționali la ataș, N. Niculici, campion la 500 cmc — sport și curse, Alex. Lăzărescu, D. Dumitrache, A. Munteanu ș.a. învingători în diferite competiții. Primul succes internațional de amploare a coincis cu prima deplasare peste hotare. În anul 1950, la „Marele Premiu" al orașului Budapesta, Nicolae Sădeanu a ocupat locul I la clasele 500 cmc sport și 500 cmc curse. Din acest moment, toți cei ce iubeau motociclismul au început să ne privească cu simpatie...

— Au urmat ani de confirmare a valorii, de ascensiune neîntreruptă pe treptele măiestriei. Interesant ar fi să ne vorbiți despre ceea ce a realizat secția de motociclism „STEAUA" în afara arenei.

— Sînt multe lucruri de spus aici. Fie că au rămas pînă la sfîrșitul carierei sportive membri ai clubului, fie că s-au întors la cluburile lor după terminarea stagiului militar, sportivii care au trecut prin secție au avut nenumărate lucruri de învățat. A existat și există la „STEAUA" (firește, și la alte cluburi, dar fiindcă discutăm despre această secție este normal să amintim în primul rînd exemplul ei) o școală a curajului, a demnității, a dîrzeniei, care a contribuit la formarea caracterelor multor tineri motocicliști. Spiritul de fair-play, de seriozitate, de dorință continuă pentru ridicarea nivelului cunoștințelor tehnice a domnit și domnește în această secție de vîrf a sportului cu motor din țara noastră. Foarte mulți dintre sportivii de la „STEAUA" au devenit mecanici cu înaltă calificare, personalități în lumea sportului. Ar fi poate mai elocvent să vedem ce sînt astăzi pionierii secției de motociclism de la „STEAUA": Ion Spiciu — mecanic cu calificare înaltă (maistru) la serviciul de întreținere al autoturismelor „Dacia", Nicolae Sădeanu — directorul școlii de șoferi profesioniști din București, Alex. Lăzărescu — mecanic cu înaltă calificare la TAROM, Constantin Udrescu și Mihai Dănescu — profesori de educație fizică, lt. col. Gh. Ioniță și lt. col. Gh. Voiculescu — antrenori ai secției „STEAUA"...

— Și Georgiu Mormocea — secretar general al F.R. Motociclism. Să oprim aici șirul retrospectivei și să abordăm perspectivele.

— Prin caracterul ei utilitar, aplicativ, această secție și-a găsit un loc de frunte în clubul sportiv al Armatei. Pentru că unul din rolurile ei — ce nu trebuie neglijat — este acela de a-i stimula permanent pe tinerii militari să se dedice studiului tehnic, să-și însușească arta stăpînirii motoarelor. Cu sprijinul deosebit pe care M.F.A. îl acordă în permanență secției, motocicliștii de la „STEAUA" vor avea întotdeauna un cuvînt greu de spus în toate competițiile interne. Federația este însă mai interesată de modul cum „STEAUA" va reuși — alături de celelalte cluburi din Capitală și din țară — să dobîndească, mai precis să redobîndească, galoanele afirmării pentru motociclismul românesc în arena internațională. Beneficiind de materiale la nivelul cerințelor actuale, de o pregătire corespunzătoare (asigurată de colectivul valoros de tehnicieni pe care îi are clubul), tinerii sportivi **Ștefan Chițu, Aurel Ionescu, Petre Paxino, Alex. Ionescu-Cristea** și ceilalți se pot impune în competițiile oficiale de motocros. În campionatul european și poate chiar și în cel mondial, în „Trofeul Națiunilor", în motocrosul balcanic și în „Cupa Dunării" ei au prilej de afirmare, pot deveni vedete autentice ale sportului cu motor internațional. De la secția de motociclism a clubului sportiv „STEAUA" lumea așteaptă — pe bună dreptate — un salt valoric apreciabil care să contribuie, ca și în cei 22 de ani care s-au scurs, la creșterea generală a nivelului acestui sport în România.

Interviu realizat de Hristache NAUM

PALMARES

- 146 de titluri de campioni ai țării la viteză pe circuit, viteză în coastă, regularitate și rezistență, motocros.
- 8 titluri de campioni balcanici (4 individuale și 4 pe echipe).
- 10 locuri I în concursurile internaționale de motocros.
- 17 locuri I în concursurile internaționale de viteză pe circuit.
- 16 medalii de aur, 3 medalii de argint și 2 medalii de bronz la „Six days" (adevărata olimpiadă a motocicliștilor)

MEMBRI DE ONOARE

Ion Spiciu — maestru al sportului, **Nicolae Sădeanu** — maestru emerit al sportului, **Nicolae Niculici, Dumitru Niculici, Georgiu Mormocea** — maestru al sportului, **Gh. Voiculescu** — maestru al sportului, **Gh. Ioniță** — maestru al sportului, **Mircea Antonescu** — maestru al sportului, **Alex. Lăzărescu** — maestru al sportului, **Gheorghe Ion** — maestru al sportului, **Constantin Udrescu** — maestru al sportului, **Mihai Dănescu** — maestru al sportului.

AUTOMOBILIȘTII NU POT DEVENI MAEȘTRI AI SPORTULUI?

De patru-cinci ani asistăm la o puternică expansiune a interesului public pentru sportul automobilistic din țara noastră. Pasiunea activității sportive a pus stăpînire pe mulți dintre tinerii (sau chiar vîrstnicii) automobiliști de la noi și un mare număr de spectatori urmăresc cu atenție raliurile, probele de coastă sau întrecerile de viteză pe circuit pe care le promovează forul specializat — Automobil Clubul Român. Totodată, unii din piloții români și-au făcut debutul în competițiile internaționale, obținînd cîteodată rezultate care le fac cinste.

Situația aceasta a contribuit la învingerea unei vechi mentalități ipocrite și la acreditarea convingerii că, totuși, automobilismul este un sport, egal în drepturi cu celelalte. A mai rămas în litigiu o singură problemă: aceea de a-i pune în drepturi și pe cei care practică acest sport, adică de a-i considera sportivi, în deplinul înțeles al cuvîntului, și pe practicanții automobilismului. Cum s-ar putea realiza acest deziderat?

Fără îndoială, chestiunea este mai complexă și nu avem intenția să o epuizăm acum. Vom spune doar că poate, în nici o altă ramură sportivă, amatorismul și autentica pasiune nu sînt mai la ele acasă ca în automobilismul ce se practică acum la noi. Alergătorii care se angajează, sezon de sezon, în raliurile și concursurile de coastă din calendarul oficial fac deosebite eforturi, mai ales de ordin material. Iar răsplata pentru aceste eforturi este mai totdeauna minimă.

Iată de ce ne gîndim că ar fi un act de justiție dacă sistemul clasificărilor sportive, care există în toate celelalte discipline, s-ar introduce, cu toate implicațiile sale, și în automobilism. Aceasta ar stimula interesul tinerilor pentru sportul cu automobilul, iar celor cu adevărat talentați și merituoși le-ar aduce o binemeritată răsplată de ordin moral. Avem la toate disciplinele maeștri ai sportului. De ce oare un astfel de titlu nu l-ar merita un pilot ca Eugen Ionescu-Cristea sau ca Aurel Puiu care practică automobilismul — sport incontestabil mai pretențios și mai modern?

Dumitru LAZAR

JACKIE STEWART MI-A SPUS...
UN INTERVIU CU MARELE CAMPION DE AUTOMOBILISM

Născut la 11 iunie 1939 în Scoția, cunoscutul pilot de curse Jackie Stewart și-a stabilit de cîtva timp domiciliul pe malul lacului Léman, unde locuiește împreună cu soția și cei doi copii: Paul, de patru ani, și Marc, de numai doi. În frumoasa vilă helvetă și în mijlocul familiei — care constituie pentru campionul mondial o oază de liniște după tumultul curselor — Jackie Stewart l-a primit pe ziaristul G.A. Spozio și i-a acordat interviul de față, publicat în ultimul număr al revistei franceze „L'automobile".

★

Debutul meu automobilistic, spune Stewart, s-a petrecut în 1961, dar abia cu doi ani mai tîrziu am devenit un veritabil alergător. Primele mele succese au atras atenția „team"-ului automobilistic scoțian și apoi ale șefului de echipă Ken Tyrell. În februarie 1964 am condus pentru prima dată un Cooper BMC de formula 3, iar în anul următor devenisem coechipierul lui Graham Hill la firma BRM. Cînd m-am așezat la volanul unei mașini BRM, aveam o oarecare experiență, alergasem alături de „cei mari", dar cu toate acestea am cunoscut unele dificultăți. Încă nu eram capabil să mențin ritmul unei curse de la început pînă la sfîrșit.

În întrecerile de formula 3, cu care eram familiarizat, tactica cursei este simplă; încă de la început mă detașam de pluton, forțînd ritmul pe primele două-trei ture, pentru a-mi oferi astfel un spațiu de siguranță și a fi la adăpost. Apoi, în rest era suficient să merg normal, să fac chiar unele greșeli ușoare, pe care le puteam repede repara prin cîteva noi sprinturi. La cursele de formula 1, situația se schimbă. Acolo nu poți alerga cu „pauze", ci trebuie să conduci repede, cît mai repede posibil, de la început, și să menții acest ritm fără cea mai mică relaxare. În oricare formulă automobilistică, în oricare disciplină sportivă, există numeroși oameni capabili să alerge repede, dar puțini dintre ei pot să alerge repede tot timpul și să mențină această „presiune" timp de două sau trei ore. După părerea mea, acest sens al „tempo"-ului constituie cea mai dificilă problemă pentru un pilot care abordează cursele de formula 1.

— Dacă lăsăm la o parte chestiunea financiară, care este după părerea dv cea mai rațională filieră pentru a ajunge la volanul unei mașini de formula 1?

Este greu să dau soluția ideală. Piloții actuali de „Grand Prix"-uri și-au făcut ucenicia sau pe mașini mici sau pe motociclete. Ținînd însă cont de posibilitățile oferite de întinsul evantai de formule constructive de astăzi, cred că este bine să se înceapă prin conducerea unor automobile mai puțin puternice dar... fără a abuza. Dacă acest stadiu a fost depășit, se poate trece apoi (în măsura posibilităților, bineînțeles) la mașini puternice, la Grand Tourisme (G.T.) de mare cilindree sau la Prototipuri (P). În cazul unei egalități de putere, un monoplace este întotdeauna mai greu de pilotat decît un G.T. sau o mașină Prototip. Un prototip poate ierta o greșeală de pilotaj, dar un monoplace de formulă, niciodată. Ca să concluzionez, trebuie să spun că drumul cel mai rațional spre volanul unei mașini pentru campionatul mondial (formula 1) este următorul:



Un fanatic al tirului: automobilistul Jackie Stewart!

Tourisme, Tourisme speciale, formula 3, Prototip.

— Ce părere aveți despre actualele formule de promovare a tinerilor piloți, formula France, formula Ford, Cupa Gordini etc.?

Toate aceste formule sînt bune. Rămîne de stabilit însă ordinea în care ele trebuie abordate. Spun că sînt bune pentru că, repet, este periculos să încredințezi deodată o mașină monoplace unui debutant. Un începător încă nu posedă experiența mersului în pluton, nu știe să strecoare la milimetru, pe lîngă altă mașină, roțile necarenate ale unui automobil monoplace. Un debutant trebuie să conducă mai întîi mașini cu caroserie normală și tocmai pentru că nu se respectă acest principiu asistăm anual la carambolaje și la accidente regretabile.

— Să trecem acum la alt nivel. Ce credeți despre cursa de 500 de mile de la Indianapolis? Pe scara dificultăților, la ce „etaj" putem situa marea întrecere americană?

Cele 500 de mile de la Indianapolis sînt, incontestabil, dificile, dar nu chiar atît cît se spune și se crede. Proba este dificilă nu atît prin vitezele care se ating, ci mai ales prin „traficul" aglomerat de pe pistă. Adeseori, la Indianapolis, trebuie să improvizezi, căci nivelul concurenților este de o valoare foarte inegală. Timpii necesari calificării se înregistrează la antrenamentele preliminarii, pe distanța a patru ture de pistă. Cu un motor „cald" și cu „nytro" în benzină chiar un pilot mediocru poate îndeplini condițiile calificării, dar apoi în cursa propriu-zisă, el devine un pericol pentru ceilalți. De altfel, se și spune că la Indianapolis, din cei 33 de concurenți care sînt admiși la start, cîștigătorul trebuie să-i învingă pe opt dintre ei și să-i evite pe ceilalți 24!

— Ce părere aveți despre piloții americani?

În Statele Unite există numeroși piloți de valoare. Eu însă îi detașez, ca fiind cei mai buni, pe patru, cu care am alergat: Mario Andretti, Dan Gurney, A. I. Foyt și Parnelli Jones. Aceștia posedă o experiență solidă și au dovedit că știu să se adapteze tuturor formulelor de curse, tuturor circuitelor și tuturor circumstanțelor.

— Dacă ar trebui să alcătuiți o echipă de curse proprie, pe cine ați alege din piloții actuali?

Eu cred că, pentru a fi eficace, o echipă trebuie formată din piloți cu calități complementare. L-aș alege mai întîi pe austriacul Jochen Rindt și apoi pe neozeelandezul Dennis Hulme.

— Care este circuitul dv preferat?

Îmi place mult Monaco. Acest traseu pune probleme de pilotaj foarte interesante; apoi, acolo, mă încîntă și altceva: marea, soarele, hotelurile, ambianța. Și Nürburgring-ul este un circuit atrăgător, mai ales pentru acrobațiile pe care trebuie să le faci uneori cu mașina. Apoi mă pasionează Clermont-Ferrand-ul, unde virajele pretind o adevărată artă de pilotaj.

— Unii spun că sînteți un veritabil „maniac" al securității în conducere. Așa este?

Cei care afirmă acest lucru spun adevărul. Prefer să fiu un „maniac" care vă vorbește decît un nepăsător dispărut. Nu vreau să dezbat problema securității în sportul automobilistic pentru că timpul nu-mi permite aceasta acum. Voi spune doar că numeroase circuite concepute cu 30—40 de ani în urmă pentru mașinile și vitezele din acea vreme, sînt actualmente depășite. Cursele de automobile comportă și așa, în natura lor intimă, suficiente riscuri. De ce, oare, acestora să le mai adăugăm și riscurile unor circuite necorespunzătoare?

Ca piloți profesioniști, noi sîntem obligați să furnizăm spectacole de înaltă ținută oamenilor (sutelor de mii de oameni) care plătesc pentru a ne vedea alergînd. Or, în orice spectacol, cu cît actorul se găsește într-o formă mai bună, cu atît spectacolul este superior. Unii organizatori cred că doleanțele noastre, ale piloților, sînt nejustificate. Cînd cerem mai multă securitate pe un circuit, noi apărăm cauza noastră, dar în același timp și cauza spectatorilor, care trebuie protejați, apărăm în ultimă instanță cauza organizatorilor înșiși.

— V-ați stabilit un anumit termen, pentru activitatea dv sportivă?

Nu. Și vă voi spune de ce. Înainte de a face automobilism, am fost un fanatic al tirului. Am fost selecționat chiar în lotul țării mele pentru J.O. de la Tokio. Dar într-o zi am pierdut gustul tirului și m-am oprit. S-ar putea întîmpla același lucru și cu automobilul. Este un sport pe care nu-l poți practica la un nivel acceptabil dacă nu-l iubești.

— Profesiunea dv vă stingherește viața normală de familie?

Da. Dacă soția mea împărtășește cu mine viața de „nomad" pe care o duc, în schimb sînt foarte mult timp privat de copii, care rămîn acasă. Mi-am ales acest domiciliu în Elveția, tocmai pentru a fi mai central, adică mai aproape de circuitele pe care alerg.

— Dintre toți piloții pe care i-ați cunoscut, care este cel ce v-a impresionat cel mai mult?

Răspunsul este dificil. De fapt, pentru a aprecia valoarea unui pilot trebuie să ții seama de palmaresul lui sau să te gîndești cum l-ai găsit ca om, sau să-ți amintești dacă ai alergat alături de el și ce impresie ți-a făcut. Carracciola, Nuvolari au fost mari, dar nu i-am văzut niciodată. Pe Fangio l-am cunoscut, iar alături de Jim Clark am alergat. În amintirea mea, Jim a rămas drept cel mai bun pilot pe care l-am văzut vreodată. El îmi era și prieten. Îl admir, de asemenea, enorm, pe Fangio, om calm, modest, care în tinerețea mea a personificat (și mai personifică încă) tipul ideal de mare campion.

În românește de **B. SIRETEANU**

A CUI MAMĂ?

În condițiile creșterii impetuoase a parcului național de automobile (la care se adaugă fluxul crescînd de vehicule turistice străine) este normală — oricît de ciudată ar părea, oricît de îngrijorătoare ar fi — sporirea numărului de coliziuni, de la cele mai ușoare, cu simpla îndoire de tablă, pînă la cele mai vehemente, inclusiv spargerile de sticlă nu întotdeauna grave, dar prin zgomot mai impresionante. Tabloul pe care-l evocăm este desigur dezolant, dar nu mai puțin real, inevitabil în viitor, datorită ambuteiajelor care vor influența mai puternic circulația decît baterii întregi de indicatoare rutiere. Realitatea aceasta este confirmată de toate imaginile culese în toate orașele de mare aglomerație, cu trafic intens.

Împrejurările de mai sus ne obligă să luăm în considerare, din vreme — pentru a nu ne lăsa surprinși, ca în atîtea alte cazuri, de evenimente — unul din elementele ușurătoare în asemenea împrejurări, capabil să evite rapid tergiversarea „cazului" și deci perturbarea circulației, și anume: **asigurarea obligatorie.** Am văzut în multe locuri cît de prompt se rezolvă urmările accidentelor cu pagube materiale, fără intervenția agenților de circulație, prin simpla prezentare reciprocă a carnetelor de asigurare. Recuperarea daunelor se face pe căi ușoare, fără nervi și fără complicații, mai ales fără pierdere de vreme.

Firește că nu numai de aci decurge avantajul asigurării obligatorii. Orice agent al ADAS vă poate înșira lunga listă a beneficiilor celui asigurat, ca și ale celui păgubit într-un accident. Rostul rîndurilor de față — publicitate neplătită de ADAS — este numai acela de a atrage atenția asupra foloaselor indiscutabile pe care le-ar aduce obligativitatea asigurării automobilistice, de tipul CASCO, practicată în mai toate țările europene. A.C.R. și-ar putea asuma sarcina de onoare de a însoți carnetul de membru cu un contract de asigurare. Precum autoritățile de resort ar trebui, concomitent, să lărgească sfera acestei obligații la toate vehiculele de stat.

Numai așa vom scoate din abecedare și vom transfera în viața de toate zilele zicala potrivit căreia prudența este mama înțelepciunii.

(vib.)